

市民の足として走る -- 台北の市内バス（フォト・エッセイ）

著者	宇井 良輔
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	167
ページ	30-33
発行年	2009-08
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00004705

■ フォト・エッセイ ■

市民の足として走る —— 台北の市内バス ——

写真文
宇井良輔
Ryosuke Ui



①台北随一の繁華街「頂好市場」にてバスを待つ市民。この299番は1日約350往復運行される、台北で二番目に本数が多い路線だ

アジアの都市にはバスの姿がよく似合う。各地で地下鉄などの都市鉄道よりも手軽な交通インフラとして整備が進められてきたために、街中至るところで目に入る。台北もその例外ではない。二〇〇九年三月末の時点で三〇〇を越える路線を擁し、十四の民間事業者が約三八〇〇台を運行している。二〇〇八年度には、のべ六億五〇〇〇万人に利用され、年間収入は初めて百億元の大会を突破するに至った。

台北では一九九六年、捷運（ジュエユン）と呼ばれる都市高速鉄道が開通したが、並行して市内バス路線網の整備・拡充も行われている。主な道路の中央には公車専用道（バス専用道）が走り、快適に移動できる。さらに昨年から、床の段差がない低底盤公車（ノン・ステップバス）のみを投入して運行する「新幹線公車」計画を推進する等、施設面への投資を積極的に行っている。一方、台北市民の多くが所有しているICカード乗車券「悠遊卡」（ヨヨカード）を使って捷運と市内バスを乗り継ぐと、バス運賃の約半額に相当する八元が割引される制度を設け、昨年はのべ六一〇〇万人が享受した。これは市政府の予算で補助が行われており、利用者が捷運と市内バスを乗り継ぐことで発生する費用負担の増加を軽減している。このように、硬軟両面の施策によって公共交通の利用を促している。

現在は隆盛を誇る台北市内バスであるが、常に順風満帆であった訳ではない。利用者

③レトロな雰囲気が色濃く残る迪化街にほど近い、延平北路を走行する低底盤公車、518民生新幹線。場所柄、貴金属店や薬局の看板が並ぶ



②郊外では、捷運駅からのフィーダーバス「捷運接駁公車」路線が設定され、目的地への足を担う。紅5系統は陽明山行きで、文化大学へ通学する学生の利用も多い



④清朝期に建てられた「北門」。日本統治時代に城壁は取り払われ、門だけが残された。この670番は、かつて城壁があった場所を道路にした、中華路や忠孝西路も走行する

数は一九八五年にのべ九億五〇〇〇万人を数えたものの、その後一〇年にわたって低迷を続け、一九九五年はのべ六億四〇〇〇万人にまで落ち込んだ。この間、市民の所得水準向上に伴い、私的モータリゼーションが進展した。特に「機車」（ジーチャー）と呼ばれる二輪オートバイが爆発的に普及し、路上に溢れかえった。さらに歩道までもが、駐車する機車で埋め尽くされていた。一九九〇年代後半、慢性化する交通渋滞は市民生活に深刻な悪影響を及ぼしていた。しかし、その解決のために建設されていた捷運は工事の遅れが続く、一向に開通する兆しがなかった。一九九六年には、道路中央部をバス専用にした「公車専用道」が市内中心部に続々と開通し、市民から歓呼の声で迎えられた。長らく低迷していたバス利用者数も上昇に転じ、公共交通が活気を取り戻した。その後捷運路線が開通・延伸したことによって、一部のバス路線では利用者の転移が見られたものの、捷運と共に市民の足として活躍を続けている。

台北の街には、その時代を映す特徴的な建築が数多く見られる。清朝時代の面影を残すもの、日本統治時代の都市計画に即して建設されたもの、そして二一世紀を象徴する世界第二位の高さを持つ高層ビルに至るまで、多種多様な姿を街に刻んでいる。台北の市内バスは、その街並みを縫うように走り回っている。バスの窓から、これらの建築物を見つめるのも楽しい。



⑦市東部の再開発地域にそびえ立つ「台北101大楼」。捷運市政府駅からは、この無料連絡バスが出ているほか、市内各地からバスでアクセスできる



⑤日本統治時代に建てられた「台北郵局」。民進党政権期の2007年、正名運動によって「臺灣郵政」と看板が改められた時期の撮影。国民党政権が復活した2008年、再び「中華郵政」に戻された。なお220番は、2009年4月より低底盤公車が運行される中山新幹線になった



⑥レンガ色が映える総統府と20番のバス。日本統治時代の1919年に「台湾総督府」として建てられた。バス路線の経路は、総統府正面の重慶南路一段を避けるように設定されている

台北のバスは、道路中央部を走ることが多い。これは一九九六年から市内中心部の主な道路に整備された「公車專用道」、つまりバス専用道路を走行するためである。バスと一般車輛を分離することにより、道路渋滞の影響を受けずに走行できることで、定時性が確保され運行速度も上がり、乗客の利便性は大きく向上した。

バス停は道路中央にホームが設けられ、一般車線とは柵で仕切られており、簡易な屋根やベンチもある。主要交差点手前に設置されることが一般的で、横断歩道によりアプローチできる。従来に比べてバス停の場所が非常に分かりやすくなったのはもちろん、大通りを徒歩で横断することが飛躍的に容易になったという副次的な効果をもたらした。日本では、このような事例は名古屋に一路線存在するに過ぎない。台北の場合は、中心部を格子状にネットワークし、専用道を走行するバスの運行本数・路線数ともにケタ違いに多い。台北市がこの公車専用道を開始した一九九六年は、減少傾向が続いていた市内バス利用者数が増加に転じるほどのインパクトをもたらした。近年、世界の各都市から関心が寄せられているBRT（快速バス輸送システム）の、アジアにおける先駆的成功事例として注目に値する存在である。

二〇〇八年三月、台北市内に「新幹線」が登場した。これは時速三〇〇キロで走行する高速鉄道ではなく、全て「低底盤公車」で運行されるバス路線のことを指す。この

⑨低底盤公車「忠孝新幹線」から降りるお年寄り。誰もが乗り降りしやすいノンステップバスに統一されている。路線名を示す電光表示の「新」の字がハートマークで囲まれているが、これは新と心の発音が同じことに因んでいる



⑩「公車專用道」と呼ばれる、道路中央部のバス専用道路。バス以外の通行は、深夜を除き禁止されている。バスには道路中央に設けられたホームから乗降する。後方に台北駅前のランドマーク「新光人壽大樓」を望む、重慶民生路口にて



⑩多数のバスが集まるターミナルで、自分が乗る路線を待つ利用者。市民の足として、これからも走り続ける

低底盤公車とは、道路から床までの高さが三五センチに低く抑えられ、さらに車内へ上る階段もなくしたことにより、車椅子利用者やお年寄りにとっては無敵のこと、誰もが乗り降りしやすいノンステップバスのことである。これは市政府が整備計画を主導し、この一年で二〇〇台の車輛を導入、市内中心部を東西に五路線、南北に三路線、合わせて八路線が運行されている。これらの路線は、主要道路をほぼ一直線に走行することから、忠孝東路・忠孝西路を運行する路線は「忠孝新幹線」といった具合に、道路名称+新幹線の要領で路線名が付けられた。他に信義、南京、民生、中山、松江、敦化、八徳の各新幹線が運行している。これら低底盤公車は、中興大業巴士グループおよび首都客運グループが各四路線を運行しているが、そのうち前者は、中国福建省のバスメーカー「三陽金龍客車」で製造した車輛を導入したことも話題を呼んだ。

このように公車専用道の整備や新幹線公車の運行など、時代の先端を行く路線網が構築された台北の街を、あなたの足で自在に動き回ってほしい。必ずやこれまでとは違う街の表情が見えてくるだろう。

かつて路上を埋めつくしたオートバイと排気ガスの臭いは影を潜め、二一世紀型都市へと歩み続ける街をバスは走り続ける。

(うい りようすけ／フリーライター)

〈参考文献〉

臺北市政府交通局「臺北市交通統計年報」